I
3155
за 1916 г.

I
3155

1 42 Копія
0·27
4

ОБЩЕСТВО
Московско-Виндаво-Рыбинской
желѣзной дороги.

ПОСТРОЙКА
желѣзнодорожной линіи
ПСКОВЪ—НАРВА.
Марта дня 1916 года.

Его Высокопревосходительству
Господину Министру Путей Сообщенія.

РАПОРТЪ.

Честь имѣю представить Вашему Высокопревосходительству слѣдующія свѣдѣнія о состояніи постройки временнаго желѣзнодорожнаго пути линіи Псковъ-Нарва.

I. Общія свѣдѣнія.

Постройка временнаго рельсоваго пути нормальной колеи отъ Пскова до Нарвы, протяженіемъ въ 180 верстъ, разрѣшена ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ 30 августа 1915 г. особымъ журналомъ Совѣта Министровъ отъ 16 августа 1915 г.

Срокъ постройки назначенъ шестимѣсячный, при условіи безотлагательнаго приступа къ работамъ.

Исполненіе работъ по сооруженію линіи Псковъ-Нарва возложено на Общество Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги.

1414/4

II. Изысканія и общій проектъ линіи.

Къ производству изысканій приступлено 16 августа 1915 г. четырьмя партіями. Направленіе линіи, черезъ г. Гдовъ, принято по указанію Военнаго Вѣдомства.

Изысканія закончены къ 5 сентября 1915 г., съ попутнымъ составленіемъ главнѣйшихъ частей проекта и производствомъ наиболѣе срочныхъ подготовительныхъ работъ.

Госуд. публичная историческая библиотека РСФСР
№ 23195 1970 г.

Исходною точкою линіи принятъ постъ Березки 610 вер. линіи Рыбинскъ-Псковъ Общества М.-В.-Р. жел. дор.

Крайней точкою линіи принята станція Нарва Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Кромѣ того назначены къ постройкѣ въ Псковскомъ узлѣ двѣ соединительныхъ вѣтви: а) отъ поста Березки до станціи Псковъ I Сортировочная протя-

женіемъ 2,94 вер. и б) отъ разъѣзда Запсковье вер. 2 линіи Псковъ-Нарва до соединительной вѣтки Березки-Псковъ II, протяженіемъ 1,5 вер.

Близъ Нарвы назначена соединительная вѣтка отъ вер. 174 линіи Псковъ-Нарва до 245 вер. Балтійской линіи Сѣверо-Западныхъ ж. д. протяженіемъ 4,08 вер. для непосредственнаго выхода съ линіи Псковъ-Нарва въ сторону Петрограда.

Протяженіе линіи между вышеуказанными крайними точками опредѣлилось въ 178.74 версты.

На линіи Псковъ-Нарва запроектировано пять промежуточныхъ станцій: Маслогостицы, Яммъ, Гдовъ, Гостицы и Нарва II М.-В.-Р. жел. дор.

Среднее разстояніе между станціями опредѣлилось въ 35 верстъ, съ подраздѣленіемъ каждаго перегона на четыре части, постановкою трехъ разъѣздовъ, соотвѣтственно максимальной пропускной способности движенія въ 21 пару воинскихъ поѣздовъ.

Кромѣ того на вер. 2, близъ Пскова запроектированъ распредѣлительный разъѣздъ Запсковье.

Всѣхъ разъѣздовъ на линіи 16, изъ нихъ 6 коммерческихъ и 10 воинскихъ.

Линія проектирована по техническимъ условіямъ магистралей съ примѣненіемъ, временно на обходахъ трудныхъ мѣстъ, уклоновъ на прямыхъ до 0,015, и кривыхъ радіусомъ въ 150 с. на горизонтальныхъ участкахъ пути, при ширинѣ полотна по верху въ 2.40 саж. и толщинѣ балластнаго слоя 0.15 отъ подошвы рельса.

Протяженіе уклоновъ круче 0,008 составляетъ 11% длины линіи; протяженіе кривыхъ радіуса менѣе 300 саж. составляетъ 3% длины линіи. Протяженіе прямыхъ частей линіи 81%, горизонтальныхъ— 49%. Удлиненіе линіи противъ кратчайшей воздушной около 10%.

Всѣ искусственныя сооруженія — деревянныя.

Водоснабженіе — сдвоенное во временныхъ зданіяхъ безъ разводящей сѣти, расчитанное на 12 паръ воинскихъ поѣздовъ при двойной тягѣ. Кромѣ того — дополнительныя устройства для питанія паровозовъ на разъѣздахъ водогонами паромъ отъ паровоза.

Путевыя зданія казармы и полуказармы— постояннаго типа, сторожевые дома—временные.

Станціонныя зданія, кромѣ жилыхъ домовъ, и воинскія приспособленія временнаго типа.

Для сокращенія работъ и во избѣжаніе значительныхъ весеннихъ деформацій полотна, исполняемаго исключительно въ зимнее время, линія проектирована, по возможности, наименьшими работами,

причемъ среднее поверстное количество земляныхъ работъ главнаго полотна опредѣлилось въ 700 куб. саженъ.

Наиболѣе крупныя искусственныя сооруженія: мостъ черезъ рѣку Пскову на верстѣ 1-й, длиною въ 32 саж. и черезъ рѣку Плюссу на верстѣ 171-й, длиною въ 40 саж. Кромѣ этихъ мостовъ нѣсколько мостовъ длиною около 25 саж.: черезъ рѣки Желчу, Кунесть, Гдовку и Черьму.

На всѣхъ мостахъ верхнее пролетное строеніе деревянное кромѣ моста черезъ р. Черную, вер. 53, гдѣ установлена желѣзная ферма въ 10 саж., и моста черезъ р. Плюссу съ двумя фермами по 16 саж. въ свѣту. Протяженіе всѣхъ мостовъ 850 пог. саж., что составляетъ на версту 4,7 пог. саж. На малыхъ водотокахъ примѣнены деревянныя трубы треугольнаго сѣченія, числомъ всего 33 штуки.

Число путевыхъ зданій—казармъ назначено 11 и полуказармъ—19, причемъ въ первую очередь намѣчены къ постройкѣ зданія въ мѣстахъ наиболѣе удаленныхъ отъ жилья.

Число сдвоенныхъ водоснабженій четыре: на разъѣздѣ Запсковье, станціяхъ Яммъ, Гдовъ, и близь станціи Нарва II, у моста черезъ рѣку Плюссу.

Оборудованіе станцій запроектировано устройствами временнаго типа.

III. Организація работъ.

Строительное Управленіе и линейные штаты были сорганизованы къ 1 сентября 1915 года.

Ввиду краткости срока постройки въ зимнее время, линія раздѣлена на четыре строительныхъ участка средняго протяженія въ 45 верстъ, съ тремя дистанціями на каждомъ, а всего 12 дистанцій, протяженіемъ около 15 верстъ каждая.

Въ предвидѣніи затрудненій по оборудованію работъ инструментомъ, инвентаремъ и рабочей силою, два головныхъ участка сданы были подрядчикамъ, два среднихъ строятся хозяйственнымъ способомъ, причемъ въ первый періодъ постройки, вслѣдствіе внезапной болѣзни одного изъ подрядчиковъ, потребовалось перейти на хозяйственныя работы на его участкѣ и такимъ образомъ, кромѣ первыхъ 52 верстъ отъ Пскова, всѣ работы исполняются хозяйственнымъ способомъ.

IV. Рабочая сила.

По условіямъ времени и расположенія линіи въ районѣ, примыкающемъ къ театру военныхъ дѣйствій, не представилось возможнымъ использовать труда ни военноплѣнныхъ, ни воинскихъ командъ, и всѣ работы исполняются вольными рабочими, привозными и мѣстными, и частью реквизованными распоряженіемъ Петроградскаго Военнаго Округа. Наибольшее число рабочей силы, занятой единовременно на постройкѣ, составляло 11000 человѣкъ пѣшихъ и около 3000 подводъ.

Среднее суточное за періодъ постройки количество рабочихъ было 6000 человѣкъ и 1500 подводъ. Количество рабочихъ колебалось въ широкихъ предѣлахъ ввиду того, что въ началѣ работъ ощущался недостатокъ рабочей силы, благодаря отвлеченію ея въ данномъ раіонѣ на работы Военнаго Вѣдомства и лишь въ ноябрѣ мѣсяцѣ удалось довести рабочую силу до потребнаго количества.

Кромѣ того въ первый періодъ постройки происходила мобилизація, что отражалось временнымъ сокращеніемъ рабочихъ и подводъ.

V. Производство работъ. Заготовка матеріаловъ, фуража и провіанта.

Къ производству работъ было приступлено 15-го Сентября одновременно по всей линіи, причемъ, въ первую очередь, въ мѣсячный срокъ была построена телеграфная линія съ отвѣтвленіемъ до базы Чудской Озерной Позиціи у Раскопеля, всего около 190 вер.

Земляныя работы исполнялись, главнымъ образомъ, тачечной и конной возкой, частью на выметъ съ разработкою выемокъ траншеями и, наконецъ, паровозной возкою на поймѣ рѣки Плюссы и на первомъ отъ Пскова участкѣ.

Спеціальныхъ орудій при производствѣ земляныхъ работъ примѣнено не было, за невозможностью пріобрѣсти ихъ въ короткій срокъ.

Сооруженіе мостовъ исполнялось копрами паровыми и ручными, доставленными изъ отдаленныхъ раіоновъ: четыре паровыхъ копра были доставлены изъ Новониколаевска, одинъ изъ Харькова. Вообще оборудованіе линіи инструментами встрѣтило серіозныя затрудненія и потребовало отъ строителей особыхъ мѣръ.

Готовыхъ матеріаловъ, въ томъ числѣ лѣсныхъ, на линіи оказалось недостаточно и пришлось ихъ

либо разрабатывать на мѣстѣ, либо доставлять изъ отдаленныхъ мѣстъ поѣздами въ Нарву и Псковъ и оттуда гужомъ по линіи и водою по озеру и рѣкѣ Желчѣ; то-же имѣло мѣсто и въ отношеніи провіанта и фуража, причемъ не только для привозныхъ, но и для мѣстныхъ рабочихъ.

Въ раіонѣ постройки ощущался крайній недостатокъ предметовъ первой необходимости.

Вслѣдствіе ранняго наступленія холодной, снѣжной зимы, потребовалось срочно заготовить значительное количество теплаго платья и обуви для рабочихъ, равнымъ образомъ построить и оборудовать теплыя помѣщенія свыше 1000 кв. саж., сверхъ нанятыхъ въ ближайшихъ селеніяхъ.

Необычно раннее, въ первой половинѣ октября, наступленіе суровой зимы существенно нарушило планъ работъ и потребовало отъ строителей чрезвычайныхъ усилій, ввиду значительнаго пониженія, съ наступленіемъ холодовъ, производительности труда.

Морозы доходили до 30° и сопровождались частыми мятелями. Работы исполнялись, хотя съ пониженіемъ успѣха, по возможности, во всякую погоду, съ частичнымъ примѣненіемъ ночныхъ смѣнъ.

Укладочные матеріалы доставлены маршрутными поѣздами въ Псковъ и Нарву съ заводовъ и частью эвакуированные изъ Рижскаго раіона.

Доставка ихъ началась въ октябрѣ, причемъ въ кратчайшій срокъ было принято и разгружено на линіи до 2000000 пудовъ этихъ матеріаловъ при весьма неблагопріятныхъ условіяхъ и полномъ недостаткѣ свободныхъ запасныхъ путей въ Псковѣ и Нарвѣ, что существенно затруднило исполненіе работъ головныхъ участковъ, отвлекая администрацію и рабочую силу отъ самыхъ срочныхъ дѣлъ.

Послѣ подготовки полотна на головныхъ участкахъ, съ допущеніемъ временныхъ переходовъ на водотокахъ, было приступлено въ первой половинѣ октября къ укладкѣ пути, сначала со стороны Нарвы, а затѣмъ и со стороны Пскова, причемъ въ 7 верстахъ отъ Нарвы встрѣтилось серьезное препятствіе къ пропуску укладки черезъ р. Плюссу — ширина коей въ межень около 40 саж. при глубинѣ воды до 4 саж. и неблагопріятныхъ грунтовыхъ условіяхъ скалистаго дна, покрытаго слоемъ глины въ 1,33 саж.

Забивка свай для временнаго моста оказалась невозможной. Переправа подвижного состава и укладочныхъ матеріаловъ сопряжена была съ задержкою работъ и большими расходами.

Послѣ ряда предварительныхъ опытовъ препятствіе это было преодолѣно постройкою *временнаго моста на баржахъ*, черезъ каковой мостъ пропускались первоначально лишь груженые вагоны и холодные паровозы, а затѣмъ, послѣ произведенныхъ испытаній, и полногрузные организованные поѣзда, причемъ перевезено по мосту укладочныхъ матеріаловъ на свыше 120 верстъ и значительное количество балластныхъ поѣздовъ.

Первые вагоны были переданы по мосту 15 октября, а первый поѣздъ въ концѣ октября 1915 года.

Изъ болѣе трудныхъ мѣстъ линіи можно намѣтить переходы рѣки Псковы на 1-ой верстѣ, гдѣ укладку пришлось провести по обходному пути, переходъ р. Толбы на 34 вер., рѣки Черной на 53 вер., р. Желчи на 73 вер. и р. Кунести на 93 вер.

Укладка пути велась съ двухъ концовъ и была закончена смычкою на 73 верстѣ отъ Пскова 15 февраля 1916 года.

Послѣдовательность хода работъ представлена на трехъ графикахъ, къ сему прилагаемыхъ.

VI. Продолжительность и успѣхъ работъ.

Послѣ организаціи работъ и доставки главнѣйшихъ строительныхъ матеріаловъ и принадлежностей, къ работамъ было *приступлено 15 сентября 1915 г.*

Такимъ образомъ *продолжительность постройки* съ начала работъ по день смычки укладки *составила 5 мѣсяцевъ*.

Число рабочихъ дней за этотъ періодъ было около 100, изъ коихъ на укладку пути пришлось около 85.

Суточный успѣхъ сооруженія полотна съ укладкою пути, включая періодъ изысканій и составленія проекта, опредѣлился по день смычки въ:

1.06 версты пути въ 1 календарный день и

1.80 вер. въ 1 рабочій день.

Суточный успѣхъ собственно укладки пути составилъ около:

1,4 версты главнаго пути въ 1 календарный день или

2,1 версты въ 1 рабочій день,

при наибольшемъ суточномъ успѣхѣ съ каждаго конца 2,1 версты въ день.

4

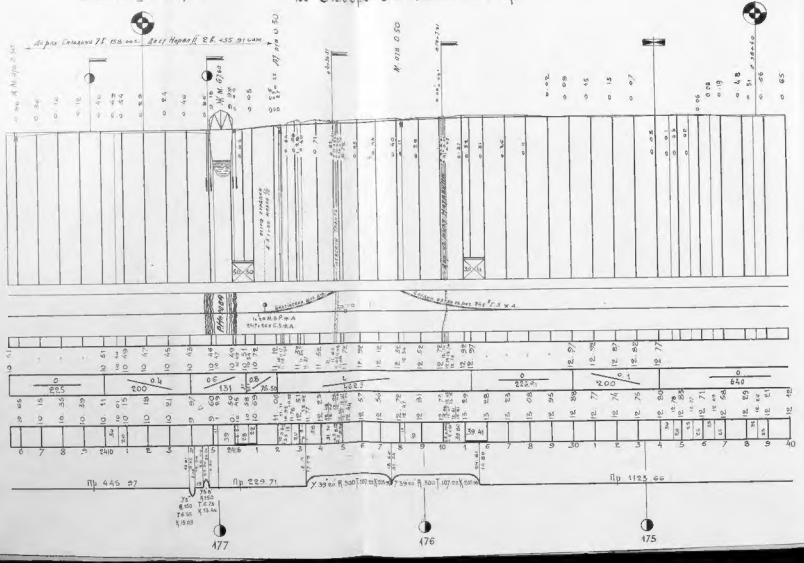
Продольный профиль

Западнаго примыкания жел. дор. линіи Псковъ-Нарва

къ Сѣверо-Западной жел. дор.

Ст. Нарва I С.З.Ж.Д.

Ст. Нарва II М.В.Р.Ж.Д.



И.д. Главнаго Инженера
Зав. Начальник Техн. Отд.
Инженеръ

VII. Производство работъ послѣ смычки пути.

Послѣ смычки пути приступлено къ интенсивному производству балластировки пути—причемъ къ 15 марта забалластировано на одинъ слой около 60% протяженія линіи.

Работы продолжаются, для доведенія линіи до состоянія, допускающаго обращеніе по линіи поѣздовъ съ нормальными скоростями, взамѣнъ предположенной для временнаго пути скорости въ 15 вер. въ часъ.

Гражданскія постройки находятся въ стадіи сооруженія. Выполнено около 70% количества, потребнаго въ первую очередь.

Приступлено къ оборудованію станцій воинскими приспособленіями согласно указаній Представителя Военнаго Вѣдомства, данныхъ имъ при освидѣтельствованіи линіи въ Коммисіи, прослѣдовавшей по линіи отъ Пскова до Нарвы 6-го марта 1915 г.

Подлинный подписалъ

и. д. Главнаго Инженера І. Новицкій

Съ подлинным вѣрно:

За Начальника Техническаго

Отдѣла Инженеръ-Путеец

Госуд. публичная историческая библиотека РСФСР
№ 1870 г.

Итого в данном деле просмотрено пять листов /5/.

студентка Г. Сладова

2/XI 31 г.

Т9

№ 1555